SUL PORTO DI MALAMOCCO NOTA DEL CO. GIROLAMO DANDOLO SOCIO CORRISPONDENTE...

Girolamo Antonio Dandolo

in ogni parte della patria nostra erudizione dottissimi, la maravigliosa importanza, ma per rettificare piuttosto le molte baje intorno ad essi così a lungo spacciate e credute da più e più scrittori nostrali e stranieri, anche di provato valore, tratti in errore, non so se in maggior parte, da una prima impressione prodotta dalla vastità e dal numero dei locali in cui hanno sede, o da men che esatte informazioni loro rilasciate da que' poco valenti officiali, dei quali per la deplorabile noncuranza dei nostri passati dominatori, massime nei tempi che precedettero il governo avutone dal cav. Fabio Mutinelli (1) non ebbero mai difetto. Se non che le troppo numerose scritture che, salva qualche rara eccezione, lodar non potrei e biasimar non vorrei, alle quali diedero vita i luttuosi avvenimenti che colla città tutta quanta funestarono eziandio i nostri archivj, nella seconda metà dell'anno 1866, mi vietano di ritoccare una corda che manderebbe sempre ingratissimo suono, creando forse anche nuovi ed intempestivi imbarazzi al Reale Governo nell'atto medesimo, che mercè l'opera sapiente di un illustre negoziatore (2) s' accigne alla nobile impresa di rivendicare quel tesoro di patrie memorie, e d'altri preziosi monumenti d'arte e di lettere, di cui con troppo grande offesa al buon diritto ed alla civiltà odierna fummo non ha guari spogliati.

Ond' è, che lasciando, almeno per ora, da un canto gli archivj, eppur volendo offerirvi, o signori, una qualche prova del mio buon volere, ed insieme della riconoscenza che vi professo per l'onore impartitomi, vengo invece stamane

(1) Il cav. Mutinelli tenne il governo dei veneti archivi dal febbrajo 1848 a tutto aprile 1861.

(2) L'illustre conte Luigi Cibrario, secondo viene annunziato dai giornali, sarebbe il negoziatore italiano designato all'uopo.

a richiamare con poche parole la vostra attenzione, intorno ad un'opera che verrebbe qualificata come necessaria alla futura prosperità di Venezia e delle conterminanti provincie.

Uno scritto, non ha molto dato in luce dal valoroso ingegnere municipale signor Antonio Romano, rammentato anche dalla Gazzetta di Venezia N. 11 di quest'anno, avvisando a promuovere in ogni miglior modo, anche coi mezzi proprj della scienza da lui professata, questo futuro ben essere della nostra città, si è fatto a proporre quale efficacissimo provvedimento a raggiugnere la meta desiderata, l'apertura di un nuovo porto, per cui entrando le navi nella laguna media, a molto minore distanza dalla città stessa di quello che ora si trovino entrando da Malamocco, potrebbero facilmente raggiungere il bacino di s. Marco, evitando il lungo, angusto e tortuoso canale, che ora vi conduce da Poveglia.

La Gazzetta di Venezia, la quale, a dir vero, non di rado applaude con soverchia facilità ad ogni nuova proposta, applaude a quella eziandio dell'ingegnere Romano, per due principali motivi: vale a dire, perchè la soverchia spesa, che dovrebbe incontrarsi per una radicale regolazione del porto di Lido che lo restituisse all'antica sua condizione di porto militare o mercantile (1), ne farebbe

(1) Il porto di Lido fino al principiare del secolo XV fu il vero porto militare e commerciale di Venezia. Allora fu abbandonato, venendogli sostituito quello di Malamocco, perchè l'agglomeramento delle sabbie che formarono il banco che ne fronteggia la foce, ne avevano reso difficile e pericoloso l'accesso ai più grossi navigli. La massa della sabbia nel decorrere di quattrocento anni alle inerire, notevolmente si accrebbe, peggiorando la condizione di quella foce. Nondimeno la natura opera d'ordinario così a rilento che il porto di Lido è tuttavia accessibile ai navigli che immergono dagli 8 ai 9 piedi.

escludere anche oggidì, come in altro tempo (1), l'idea; e perchè la nuova immediata comunicazione della laguna media col mare, ora dal Romano proposta, la preserverebbe da quegli interrimenti, che ne minacciano la conservazione

Straniero alla scienza, io mi guarderò bene dall'entrare in nessuna discussione intorno alla parte tecnica del progetto Romano. Ne giudichino gli uomini competenti Ciò non pertanto io non mi asterrò da alcune domande, a fine d'intenderne la ragione e la convenienza economica

Domanderò infatti, se la necessità del nuovo porto debba dirsi propriamente imprescindibile ed urgente, e perchè, se il pericolo di vedere interrita la laguna media sia tale da giustificare il timore, che il triste caso si avveri fra brevissimo tempo, e se non v'abbia altro rimedio più economico ed ugualmente sicuro negli effetti con cui provvedervi, quali cause consigliar possano l'abbandono del porto di Malamocco, dopo le ingenti somme impiegate ad ottenerne la rigenerazione

Se i lavori già eseguiti ne migliorarono le condizioni per modo, che la fregata corazzata la *Provence*, una delle maggiori della marina imperiale di Francia, ha potuto, pochi mesi or sono, agevolmente entrarvi ed uscirne, ciò che le sarebbe riuscito affatto impossibile prima dell'anno 1840, in cui ebbero principio i lavori stessi, la necessità di un nuovo porto per i riguardi dovuti al commercio di

(1) L'idea, prima del 1840, in cui ponevasi mano alla regolazione del porto di Malamocco, era suggerita dall'in allora direttore delle costruzioni pubbliche cav Giuseppe Venturelli, e fu esclusa non tanto per l'entità del dispendio, quanto per l'opposizione fattavi, per ragioni strategiche, dal Comando Superiore della Marina Austriaca di guerra, allora qui residente.

Venezia riuscirà sempre difficile o intemiersi, ed affatto inconcepibile l'urgenza raccomandata dalla nostra Gazzetta. Ma se l'entrata e l'uscita da Malamocco, rese ormai facili alle maggiori navi da guerra, debbono dirsi ugualmente facili anche pei maggiori legni da commercio, non è da dirsi altrettanto, soggiungesi, del canale d'interna navigazione, che da quello della *Rocchetta*, misurando la lunghezza di dodici chilometri, mette al bacino di s. Marco, il quale ad essere almeno sufficientemente rettificalo, allargato, approfondito, domanderebbe una spesa di oltre otto milioni di lire italiane. Se non che anche a codeste accuse contro il canale d'interna navigazione non è molto difficile la risposta. Infatti non si nega la possibilità di correggerne le tortuosità, l'angustia e la poca profondità mediante una spesa di non gran rilevanza. Ora se a codesti malanni è facile e poco dispendioso il riparo, chi non domanderà, per qual ragione si debba lasciare in totale abbandono il porto attuale, ed il canale che vi conduce, per dar mano invece ad una nuova opera gigantesca, quale sarebbe l'apertura di un nuovo e grandissimo porto militare e commerciale? Forse che la ragione iroica riducessi ai dodici chilometri che dividono il porto attuale dall'ancoraggio di s. Marco? Se così fosse, chi non vederebbe, o signori, che un bene ordinato servizio di piroscafi rimurchiatori, sotto la vigilanza della spettabile Camera di Commercio, con una spesa comparativamente non grande, potrebbe ottimamente accorciare la lunghezza di quel tragitto?

I grandi sagrificj possono a buona ragione ripetersi dai governi non men che dai cittadini, quando richiesti dalla reale importanza dello scopo proposto; non quando codesto scopo possa per altra via conseguirsi ugualmente. La nostra Gazzetta, pur confessando incomparabilmente mag-

giare lo spendio richiesto dalla grandiosa opera dell'ingegnere Romano, di quello necessario a compiere tutti i divisati lavori di sistemazione del porto di Malamocco, inebriata dalla idea di una nuova opera monumentale, ne incalza animosa l'esecuzione sollecita, ed ove le condizioni finanziarie dello Stato mal potessero sobbarcarsi al nuovo peso, invoca senz'altro l'ajuto delle private fortune, quasi che inesauribili, ad onta dei gravi balzelli ai quali soggiacquero lungamente e tuttavia soggiacciono, ed agli innumerabili bisogni dai quali vengono tuttodì chiamate in soccorso, risponder potessero, in qualunque più larga misura, ad ogni anche meno urgente divisamento.

È senza dubbio lodevolissima cosa pensare all'avvenire, e preparare tempi migliori a chi verrà dopo noi, ma non così che per essi dimenticare dobbiamo noi stessi e quelli che a noi vivono contemporanei. Con poca spesa in sostanza il porto di Malamocco potrà ancora ottimamente corrispondere ai bisogni del nostro commercio, quando pure sia per verificarsi sollecita l'apertura del nuovo bosforo di Suez. Il progetto Romano sarà utile forse, in un tempo più o meno lontano, ma ora non è certamente di urgente necessità. Se ne lodi l'autore, ma si studii a tutto agio.

Non per altro, o signori, ho creduto doverne io tener parola stamane, se non perchè parmi che il regio Istituto veneto, primo corpo scientifico delle nostre provincie, fondato a promuovere e favorire gli utili studi di ogni maniera, sarebbe forse chiamato ad influire sullo spirito dell'odierno nostro giornalismo, che colla moltitudine dei desiderj, delle proposte, e perfino delle rampogne, pare più presto inteso ad attutire che ad infiammare l'utile operosità cittadina.

Venezia, 1867 Tip. Antonelli